

**PARLEMENT  
DE LA  
RÉGION WALLONNE**

**Session 2012-2013**

**PROPOSITION DE DÉCRET VISANT A GENERALISER LES  
AMENAGEMENTS CYCLABLES SUR OU LE LONG DES  
VOIRIES SITUEES A PROXIMITE DES GARES**

Le 21 septembre 2012

déposée par

Olivier Saint-Amand  
Veronica Cremasco  
Xavier Desgain

# PROPOSITION DE DÉCRET VISANT A GENERALISER LES AMENAGEMENTS CYCLABLES SUR OU LE LONG DES VOIRIES SITUEES A PROXIMITE DES GARES

## Développements

### 1. Contexte général

Le secteur du transport étant responsable d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre en Belgique, on comprend rapidement les avantages de l'alternative cyclable pour lutter contre le réchauffement climatique. Les impacts du vélo ne se limitent pas à la pollution atmosphérique. Le vélo est aussi le meilleur choix pour réduire la pollution sonore des centres urbains. Une étude danoise démontre en outre que le vélo est bénéfique pour la santé lorsqu'il est pratiqué régulièrement (Andersen, Schnohr, Schrod & Hein, 2000). Il améliore les performances respiratoires et réduit considérablement les risques de maladies cardio-vasculaires. Les déplacements à vélo compensent la perte de pratique sportive observée chez de nombreux jeunes ou adultes. Malgré que la qualité de l'air respiré par les cyclistes soit dégradée, les bénéfices pour la santé sont réels. Une étude française (Airparif, 2009) conclut que, pour un même déplacement, les cyclistes inhalent moins de polluants que les automobilistes à l'intérieur de leur habitacle et ce, dans des proportions d'autant plus fortes que le cycliste peut s'éloigner du flot de la circulation, en utilisant des pistes cyclables ou des zones réservées aux bus.

Dans les encombrements urbains observés aux heures de pointe, non seulement dans les grandes agglomérations mais aussi dans de petites villes, autour des gares ou des écoles notamment, les performances du vélo sont largement démontrées : pas de perte de temps dans les embouteillages, ni pour trouver un emplacement pour stationner son véhicule. Au travers de divers tests de terrain, le journal *Le Soir* et l'A.S.B.L. Pro Velo, notamment, ont pu observer que, pour les déplacements urbains jusqu'à 5 km, le vélo est généralement le plus rapide. Au cœur des villes, la vitesse moyenne des automobilistes est estimée à 11 km/h alors que les déplacements à vélo s'effectuent à une vitesse moyenne horaire comprise entre 10 et 15 km/h. La pratique du vélo limite en outre les besoins en espace urbain, notamment au niveau du stationnement. Une étude française (Frédéric Héran - IFRESI - CNRS) démontre que cet impact est loin d'être négligeable : ratio de 1 à 4,5 de consommation d'espace entre vélo et voiture.

Promouvoir la pratique du vélo est une activité très rentable pour la collectivité. Depuis une dizaine d'années, de nombreuses études sont réalisées sur le sujet. Leurs résultats sont convergents. Ainsi, l'université d'Oxford conclut au fait qu'un euro investi dans le vélo en ville permet d'en économiser entre 10 et 20, essentiellement dans les politiques de mobilité (décongestion), de santé publique et d'environnement (cadre de vie).

Si le coût de l'achat d'un vélo représente une dépense non négligeable, l'investissement peut s'avérer très économique par rapport aux autres moyens de déplacement. Le coût moyen au kilomètre d'un vélo amorti sur 8 à 10 années d'utilisation quotidienne est environ trois à quatre fois inférieur à celui d'une voiture utilisée dans les mêmes conditions. Francis Papon, chercheur français à l'INRETS, a réalisé une synthèse de la littérature mondiale sur la question des coûts de déplacement des modes non motorisés dans laquelle il arrive à un coût de 0,13 € par km pour le vélo. En 2006, Pro Velo a comparé ce résultat avec celui de l'ADEME (agence française de l'environnement et de la

maitrise de l'énergie) pour une voiture de type Clio dont le coût d'utilisation, intégrant ici aussi amortissement, entretien et assurance, est de 0,45 € par km.

Incontestablement, la Wallonie est à la traîne. La comparaison entre les budgets par habitant consacrés en Wallonie aux infrastructures cyclables et ceux qui y sont consacrés en Flandre et à Bruxelles est peu flatteuse. De plus, certains programmes annuels d'investissement pour le vélo sont en concurrence avec le salage des routes. Le budget consacré au salage des routes réduit d'autant celui qui sera investi dans les infrastructures du RAVeL.

Ce déficit au niveau des infrastructures se traduit assez naturellement par un retard considérable comparativement à nos voisins concernant la part du vélo dans les déplacements : selon une récente enquête de mobilité BELDAM (Belgian Daily Mobility) menée de décembre 2009 à décembre 2010, si 20,0 % des Flamands utilisent leur vélo au moins 5 jours par semaine, seuls 5,2 % des Bruxellois en font de même, et seulement 3,6 % des Wallons. Selon la même étude, le vélo n'est le moyen de transport principal que d'1 % des Wallons pour effectuer le trajet qui sépare leur domicile de leur lieu de scolarité ou de travail, alors que ce l'est pourtant pour 17,0 % des Flamands (et 4,7 % des Bruxellois).

Dans la perspective de faire du vélo un moyen de transport quotidien, il est important d'encourager autant que faire se peut l'intermodalité. Pour ce faire, il importe notamment de généraliser les aménagements cyclables de qualité aux alentours des gares et points d'arrêt de la SNCB et des gares routières du groupe TEC, et de développer des possibilités de stationnement sécurisé pour les vélos près de ces points cruciaux.

Notons enfin que, entendant développer et encourager la mobilité douce, le Gouvernement wallon a établi un « Plan Wallonie cyclable » dont le plan d'actions 2012-2013 a été approuvé au début du mois de juin 2012. Près de 2 ans après son adoption en décembre 2010, le « Plan Wallonie cyclable » s'articule en particulier autour de 10 communes pilotes qui doivent servir d'autant de laboratoires. Dans ce cadre, une série d'actions sont testées et validées. C'est ainsi que les bonnes pratiques en matière de conception d'aménagements cyclables sont appliquées, testées et évaluées dans différents contextes de Wallonie. Un guide de bonnes pratiques et des guides méthodologiques d'aménagements sont produits et régulièrement améliorés, notamment sur base de ces projets pilotes.

Ces documents constituent une base appréciable pour envisager la généralisation d'aménagements cyclables de qualité en Wallonie.

## **2. Au niveau européen**

### *France*

En France, le législateur a adopté dès l'année 1996 une loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie qui dispose en son article 20 que :

*"A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe" (République française, Loi 96-1236 du 31 XII 1996).*

### *Pays-Bas*

Aux Pays-Bas, la politique nationale sur le plan de l'espace et de la mobilité est consignée dans plusieurs plans nationaux. Ces derniers esquissent les cadres, tandis que les pouvoirs publics décentralisés élaborent les grandes lignes de la politique dans leurs propres plans. Dans sa récente Note sur la Mobilité, l'Etat néerlandais a fixé un cadre général à propos de la politique cycliste :

*« Toutes les autorités stimulent la marche et l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport principal et comme un maillon dans le déplacement en chaîne, en cascade, en porte-à-porte. Les communes, waterings, provinces et communautés de communes y donnent suite en aménageant un réseau cyclable répondant aux principales exigences propres à la circulation - à savoir la cohésion, l'absence de détours, l'attractivité, la sécurité et le confort. Les pouvoirs publics prévoient en outre l'aménagement d'aires de parking pour les cyclistes conformes à la demande en termes de qualité, quantité et emplacement ».*

### **3. Au niveau belge**

#### *Région bruxelloise*

La Région bruxelloise a adopté un « Plan vélo 2010-2015 ».

La fiche 6.3. de ce plan, consacrée aux rapports entre le vélo et les transports publics, énonce notamment que :

*« Les transports publics et le vélo doivent être aussi bien combinables que complémentaires. Qu'il s'agisse du pré-transport et du post-transport ou de l'utilisation commune de l'espace disponible, une collaboration est indispensable ».*

La même fiche prévoit également entre autres les mesures suivantes :

- *« L'accessibilité des gares (SNCB), des stations de métro, des arrêts de tram et de bus, continuera à être améliorée (...) » ;*
- *« La possibilité de stationnement aux arrêts de métro sera évaluée et, si nécessaire, élargie ou adaptée. Tous les autres arrêts seront à terme également équipés de parkings à vélos ».*

Suivant la même optique, la fiche 5.2. du plan annonce de manière claire que la Région bruxelloise a pour objectif de développer du stationnement sécurisé dans les lieux de forte fréquentation comme les gares de la SNCB et les arrêts de la STIB.

De plus, les initiatives visant à développer la pratique du vélo et les infrastructures cyclables, éléments essentiels pour cette pratique, ne datent pas d'hier en Région bruxelloise. Ainsi, fin 2009, suite au premier Plan vélo (2005-2009), près de la moitié du réseau routier régional bruxellois était équipé d'aménagements cyclables.

Entre 2002 et 2010, le nombre de cyclistes en Région bruxelloise a plus que triplé.

#### *Région flamande*

La Flandre a adopté un plan ambitieux en 2002 dont la réalisation couvre une période de 10 ans. Intitulé « Vlaams Totaalplan Fiets », on peut y lire notamment les objectifs suivants en matière d'infrastructures :

- *Veilige en comfortabele fietsroutes in en naar stedelijke gebieden en hun toestroom plus gemeentelijke kernen.*
- *Uitbouw van comfortabele en veilige fietsenstallingen aan herkomst- en bestemmingszijde in stedelijke gebieden en hun toestroom plus gemeentelijke kernen.*
- *Werken aan fietsveiligheid via de aanpak van gevaarlijke punten, snelheidsvermindering en verkeersmanagement buiten de stedelijke gebieden en hun toestroom plus landelijke kernen.*

*Traduit en français :*

- Des itinéraires cyclables sûrs et confortables dans et à proximité des zones urbaines et de leurs entrées, et des noyaux communaux.
- Le développement de parkings pour vélos pratiques et sécurisés à côté des lieux de départ et de destination dans les zones urbaines et leurs entrées, ainsi que dans les noyaux communaux.
- Travailler à la sécurité des déplacements à vélo, via la prise en charge des points dangereux, la réduction de la vitesse et le management de la circulation hors des zones urbaines et de leurs entrées, et des noyaux ruraux.

#### **4. Objectifs de la proposition**

Les auteurs de la présente proposition considèrent qu'une attention toute particulière doit être accordée aux zones situées à proximité des gares ou points d'arrêts SNCB, ou des gares routières du groupe TEC. En effet, dans un rayon de cinq kilomètres au minimum, le vélo est largement concurrentiel par rapport à la voiture. Les problèmes de stationnement pour les voitures, les coûts et nuisances qu'ils entraînent peuvent être largement réduits en misant sur l'alternative cyclable.

Pour cette raison, la présente proposition demande aux administrations compétentes et au Gouvernement d'élaborer, en étroite concertation avec les communes concernées, une planification des aménagements cyclables à réaliser sur ou le long des voiries situées à proximité des gares et points d'arrêt SNCB, ou des gares routières du groupe TEC. Elle leur demande en outre de planifier le développement progressif d'un système et d'infrastructures de stationnement sécurisé pour les vélos à proximité ou dans ces gares, points d'arrêt et gares routières, pour faciliter l'intermodalité.

#### **5. Considérations techniques**

Pour la mise en œuvre des aménagements cyclables, il convient de se référer aux dernières versions du guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables et des guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables, édités par le Service public de Wallonie. Il sera donc tenu compte des actualisations futures des guides déjà existants et des guides qui seront élaborés ultérieurement à l'adoption du présent décret

### **Commentaire**

## Article unique

### Paragraphe 1<sup>er</sup>

Ce paragraphe impose au Gouvernement d'élaborer, en étroite concertation avec les communes concernées, un plan des aménagements cyclables, identifiant les aménagements cyclables utiles à réaliser sur et le long des voiries situées dans un rayon de cinq kilomètres autour des gares et points d'arrêt de la SNCB, ou des gares routières du groupe TEC, et planifiant la réalisation de ces aménagements. Ce plan peut en outre contenir d'autres mesures de nature à améliorer les infrastructures cyclables à proximité des gares et points d'arrêt de la SNCB, ou des gares routières du groupe TEC. Il prévoit en tout état de cause le développement progressif d'un système et d'infrastructures de stationnement sécurisé pour les vélos, suffisants pour répondre à la demande potentielle, à proximité ou dans les gares et points d'arrêt de la SNCB et gares routières du groupe TEC, pris en compte dans le plan. Le Gouvernement organisera à ce sujet une concertation avec les TEC et la SNCB, durant la période d'élaboration du plan.

Le plan sera élaboré dans les délais suivants :

- dans un délai maximal de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du décret, une première version du plan, afférente au minimum aux 26 gares wallonnes de la SNCB qui ont accueilli en moyenne le plus grand nombre de voyageurs par jour durant l'année ayant précédé la date d'entrée en vigueur du décret, sera élaborée et adoptée. Les dispositions qu'elle prévoira pourront être modifiées ultérieurement pour mieux répondre aux attentes du terrain ;

- sans préjudice de l'adoption éventuelle d'une ou plusieurs versions intermédiaires, dans un délai maximal de six ans à compter de la date d'entrée en vigueur du décret, cette première version sera complétée en étendant le plan à l'ensemble des gares et points d'arrêts de la SNCB, et gares routières du groupe TEC, situés sur le territoire wallon.

La mise en œuvre du plan débutera dès l'adoption de chacune des versions du plan, même si la version en question demande à être complétée ultérieurement.

Chaque version du plan sera présentée au Parlement dès son adoption par le Gouvernement.

### Paragraphes 2 et 3

Les deuxième et troisième paragraphes prévoient un suivi par le Parlement de la mise en œuvre de ce plan.

## PROPOSITION DE DÉCRET VISANT A GENERALISER LES AMENAGEMENTS CYCLABLES SUR OU LE LONG DES VOIRIES SITUÉES À PROXIMITÉ DES GARES

### Article unique

§ 1<sup>er</sup>. Les voiries situées dans un rayon de cinq kilomètres autour des gares et points d'arrêt de la SNCB ou autour des gares routières du groupe TEC, feront l'objet d'un plan des aménagements cyclables, identifiant notamment les aménagements cyclables utiles à réaliser sur et le long de ces voiries et planifiant la réalisation de ces aménagements. Ce plan sera élaboré par le Gouvernement en étroite concertation avec les communes concernées. Il peut prévoir un subventionnement des communes pour sa mise en œuvre.

Dans le même plan, le Gouvernement planifiera, en concertation avec les TEC et la SNCB, le développement progressif d'un système et d'infrastructures de stationnement sécurisé pour les vélos, suffisants pour répondre à la demande potentielle, à proximité ou dans les gares et points d'arrêt de la SNCB et gares routières du groupe TEC.

Une première version du plan, afférente au minimum aux 26 gares wallonnes de la SNCB ayant accueilli en moyenne le plus grand nombre de voyageurs par jour durant l'année ayant précédé la date d'entrée en vigueur du présent décret, sera adoptée dans un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret. Sans préjudice de l'adoption éventuelle d'une ou plusieurs versions intermédiaires, une version complète du plan sera adoptée dans un délai de six ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Chaque version du plan sera présentée par le Ministre en charge des travaux publics au Parlement dès son adoption par le Gouvernement.

Le Ministre en charge des travaux publics veille à ce que la mise en œuvre des mesures prévues par chaque version du plan débute sans tarder.

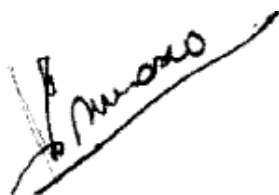
§ 2. Durant la première année de chaque législature et jusqu'à ce que les aménagements cyclables prévus par le plan visé au premier alinéa du paragraphe premier soient totalement réalisés, le Ministre en charge des travaux publics présente au Parlement la manière dont il compte mettre en œuvre concrètement ce plan et les moyens qu'il a prévus de consacrer à cette mise en œuvre.

§ 3. A partir de l'année qui suit l'adoption de la première version du plan visé au paragraphe premier, chaque année, le Ministre en charge des travaux publics fait rapport au Parlement de l'état d'avancement de la mise en œuvre de ce plan. L'exposé oral du Ministre est suivi d'un débat. Un rapport écrit détaillé est transmis aux parlementaires au minimum un mois avant cet exposé oral.

Olivier Saint-Amand



Veronica Cremasco



Xavier Desgain



